



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 55]
No. 55]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 25, 1999/आषाढ़ 4, 1921
NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 25, 1999/ASADHA 4, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 25 जून, 1999

सं. टी ए एम पी/2/97-एम बी पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 के अधीन शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण मुम्बई पत्तन न्यास द्वारा पारगमन कार्गो पर दरों के निर्धारण के बारे में प्रस्तुत किए गए आवेदन का संलग्न आदेश के अनुसार एतद्वारा निर्णय करता है।

मामला सं० टी ए एम पी/2/97-एम बी पी टी

मुम्बई पत्तन न्यास (एम बी पी टी)

----- आवेदक

आदेश

(2 जून, 99 को पारित)

यह मामला मिश्रित नौकर्षण (टोइज) और पथ-प्रदर्शन प्रमारों आदि के संशोधन के लिए एम बी पी टी से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है ।

2. यह प्रस्ताव मूलतः मार्च, 97 में प्राप्त हुआ था जिसमें बहुत से घटक शामिल थे । तत्पश्चात् फरवरी, 98 में (बोर्ड के दिनांक 10 फरवरी, 98 के संकल्प सं० 36 के तहत) एम बी पी टी ने अन्य पत्तनों को वहां से गुजरने वाले कार्गो चाहे उसे बम्बई फ्लोटिंग लाइटों (बी एफ एल) पर अथवा बाहर उतारा गया हो, के संबंध में उत्तराई प्रचालनों के लिए प्रभार लगाने के संबंध में एक नया घटक शामिल किया गया । मूल घटकों से संबंधित प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा अपने दिनांक 27 अक्तूबर, 98 के आदेश जिसे 30 नवम्बर, 98 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित किया गया था । परन्तु 'पारगमन कार्गो से संबंधित नया प्रभार लगाने से संसंबंधित प्रस्ताव को अलग कर दिया गया था और मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज (आई आई एल) द्वारा समस्त लेवी को चुनौती देते हुए दायर मामले के साथ निर्णय करने के लिए रोक लिया गया था ।

3. तदनुसार एम बी पी टी के प्रस्ताव के 'पारगमन कार्गो' से संबंधित घटक को आई आई एल के मामले सं० टी ए एम पी/5/97-एम बी पी टी के साथ आगे बढ़ाया गया । इस मामले को 2 जून, 99 को हुई प्राधिकरण की बैठक में अंतिम विचारण के लिए उठाया गया । प्राधिकरण को इस संदर्भ में नोट किए जाने वाले निम्नलिखित मुद्दे मालूम हुए :

- (i) इस मामले में शामिल प्रचालन के आधार पोत को बी एफ एल पर अथवा बाहर परन्तु 'पत्तन के पहुंच मार्गों ' के भीतर खड़ा हुआ समझा जाता है । कार्गो को आधार पोत से बाजों में यानान्तरित किया जाता है । तत्पश्चात् बाज एम बी पी टी के प्राकृति समुद्र से गुजरते हुए एम बी पी टी के चैनल को लांघते हैं और अन्य गंतव्य स्थानों पर पहुंचते हैं ।
- (ii) कार्गो संबद्ध प्रभार के रूप में 15 रु० प्र०मी०ट० शुल्क लगाने का प्रस्ताव इस तर्क पर आधारित है कि यदि बी एफ एल पर प्रचालन करने की अनुमति नहीं दी गई होती तो पोत को कार्गो प्रचालनों के लिए एम बी पी टी में जाना पड़ता जिससे उनकी राजस्व आय में योगदान होता । एम बी पी टी ने इस तर्क से इस कार्य को उचित ठहराने का प्रयास किया कि पत्तन न्यास को 'पत्तन के पहुंच मार्गों ' में किए गए प्रचालनों के लिए भी प्रभार लगाने का प्राधिकार है ।
- (iii) एम बी पी टी इस संबंध में कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं कर सका कि बी ए० एज क्षेत्र एम बी पी टी को जाने वाली किसी नौचालन योग्य नदी अथवा चैनल का हिस्सा है ताकि वह अपने इस तर्क का समर्थन कर सके कि बी एफ एल क्षेत्र 'पत्तन के पहुंच मार्गों ' के भीतर

पड़ता है। अपनी सीमाओं से बाहर प्रचालन के कार्यक्षेत्र को विस्तारित करने के लिए एम बी पी टी पर यह प्रदर्शित करने की जिम्मेदारी थी कि यह क्षेत्र 'पत्तन के पहुँच मार्गों' के भीतर हैं। यह जिम्मेदारी पूरी नहीं की गई। इस मुद्दे को जब इस तथ्य की पृष्ठभूमि में देखा गया कि आई आई एल ने बी एफ एल क्षेत्र को धरमतर(लद्यु) पत्तन के 'समन्वित' क्षेत्र के रूप में दर्शाया है जो इसे और महत्व प्राप्त होता है। इस स्थिति में यह नहीं कहा जा सकता कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 और 49 के अनुसार एम बी पी टी को उनके प्रस्ताव में यथावर्णित प्रचालनों के लिए दरें लगाने का कोई अधिकार है। अवसर के मूल्य के सिद्धान्त को लागू करते हुए एम बी पी टी के लिए यह तर्क देना उचित हो सकता है कि वह सम्भावित यातायात से अपनी राजस्व आय को नहीं छोड़ सकता परन्तु यह अपनी (कानूनी) पहुँच के भीतर न आने वाले क्षेत्रों में किए गए प्रचालनों पर इस सिद्धान्त को लागू करने की कोशिश नहीं कर सकता।

- (iv) यद्यपि बोर्ड के दिनांक 10 फरवरी, 98 में एक संकल्प संख्या 36 में इसका 'उतराई प्रचालनों से संबंधित एक मिश्रित प्रभार' होने का विशिष्ट रूप से उल्लेख नहीं दिया गया है परन्तु फरवरी, 98 के संकल्प जिसमें मूल प्रस्ताव में कथित अंतर को पूरा करने का प्रयास किया गया है, के संदर्भ में देखें जाने पर यह उसी श्रेणी में शामिल हुआ मालूम हो सकता है जो अलग लंगर और यानान्तरण प्रभारों के स्थान पर लंगर स्थल पर इस प्रचालन में लगे आधार पोतों पर उतराई शुल्कों के 'मिश्रित प्रभार' निर्धारित करने के लिए मूल प्रस्ताव में दी गई है।

इस धारण को महत्व प्राप्त हो जाएगा यदि 15 रु० प्र० मी० ट० की प्रस्तावित दर को अधिक होने की चुनौती दी जाए जैसा कि वास्तव में आर आई एल के उक्त मामले में किया गया है। दिलचस्प यह है कि प्रस्तावित दर को उचित ठहराने के लिए एम बी पी टी द्वारा न तो कोई विवरण प्रस्तुत किए गए हैं न ही रिकार्ड में उपलब्ध है। यदि हम यह मान भी लें तो रिकार्ड में 'सर्वसम्मिलित/मिश्रित प्रभार' अभिव्यक्ति को स्पष्ट करने के लिए कुछ भी नहीं है। तर्कों के समय एम बी पी टी के विद्वान काउंसिल ने समान प्रचालनों के लिए रिलायन्स इंडस्ट्रीज लिमिटेड(आर आई एल) के पक्ष में किए गए व्यवहार के विरोध के रूप में भेदभाव से संबंधित आई आई एल के आरोप का प्रतिवाद करते हुए 'लागू घाट शुल्क प्रभार' और 'पत्तन प्रभारों के रूप में पत्तन को दिए प्रति टन थ्रो पुट औसत अनुमानित प्रभार' के बीच अंतर करने का प्रयास किया। परन्तु वास्तव में यह स्पष्ट नहीं किया गया कि आर आई एल के लिए यह 'लागू घाट शुल्क प्रभार' क्यों हैं और दूसरों के लिए यह 'पत्तन प्रभारों के रूप में पत्तन को दिए प्रति टन थ्रोपुट औसत अनुमानित प्रभार' क्यों हैं। फिर भी आर आई एल के मामले के साथ इस प्रस्ताव की कोई तुलना योग्य दरें नहीं हैं जो बोर्ड के मार्च, 94 के संकल्प में अभिव्यक्त 'सर्वसम्मिलित प्रभार' अभिव्यक्ति से स्पष्ट है। हम मानते हैं कि वहीं अनुभूति वर्तमान प्रस्ताव में भी व्याप्त हैं। इसके अतिरिक्त यदि कोई पोत संबद्ध प्रभारों और लंगर प्रभारों जैसे विवरणों की जांच करें तो उसके लिए अंतर स्पष्ट मालूम हो जाएगा यदि प्रचालन पत्तन सीमाओं के समतल किसए जातें। ऐसा होने से हमारे लिए इस दर में हस्ताक्षेप करने के लिए कोई आधार नहीं हो सकता।

फिर भी यह मानना होगा कि एम बी पी टी के लिए समान प्रचालनों के लिए विभिन्न पत्तन प्रयोक्तारों ऐसे अलग-2 निर्धारण करना उचित नहीं होगा। इस संबंध में व्यवस्थाओं को युक्तिसंगत बनाए जाने की आवश्यकता है।

4. परिणामतः और उपर्युक्त कारणों से निम्नलिखित निर्णय लिए जाते हैं :-
 - (i) रिकार्ड में उल्लेख सूचना के आधार पर यह निर्णय करना होगा कि बी एफ एल पर (पत्तन की सीमा के बाहर) प्रचालनों के लिए 15 रु० प्र०मी०ट० के कार्यों संबंध प्रभारों की प्रस्तावित लेवी एम बी पी टी की सक्षमता से बाहर है।
 - (ii) तथापि 15 रु० प्र०मी०ट० की दर को उचित कहा जा सकता है।
5. परवर्ति पैराग्राफ में दिए गए निष्कर्ष के अनुसार एम बी पी टी के संदर्भाधीन प्रस्ताव को अस्वीकृत किया जा सकता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असा./143/99]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 25th June, 1999

No. TAMP/2/97-MBPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby decides the application made by the Mumbai Port Trust about fixation of rate on transit cargo, as in the order appended hereto.

Case No.TAMP/2/97-MBPT**The Mumbai Port Trust (MBPT)**

Applicant**ORDER**

(Passed on this 2nd day of June 99)

This case relates to a proposal from the Mumbai Port Trust (MBPT) for revision of composite towage and pilotage charges, etc.

2. The proposal, originally received in March 97, comprised many components. Subsequently in February 98 (vide Board Resolution No.36 dated 10 February 98), the MBPT added a component relating to levy of a charge for lighterage operations in respect of cargo carried in transit to other ports whether discharged at the Bombay Floating Lights (BFL) or outside. The proposal relating to the original components was finally disposed of by this Authority vide its order dated 27 October 98 notified in the Gazette of India on 30 November 98. But, the proposal relating to a new levy of charge on 'transit cargo' was de-linked and held back to be decided in conjunction with the case filed by M/s. Ispat Industries Limited (IIL) challenging the levy altogether.

3. Accordingly, the component relating to 'transit cargo' of the MBPT proposal was progressed conjunctively with the IIL case No.TAMP/5/97-MBPT. This matter was taken up for final consideration in the Authority's meeting held on 2 June 99. The Authority found the following points to be noteworthy in this context:

- (i). In the operation involved in this case the mother vessel is supposed to be anchored at the BFL or outside but within the 'port approaches'. Cargo is transhipped from the mother vessel to barges. The barges, thereafter, go through the MBPT natural waters, cut across the MBPT channel, and access other destinations.
- (ii). The proposal to levy Rs.15/- PMT as a cargo-related charge is based on the argument that, but for permission given for the operation at the BFL, the vessel would have had to go into the MBPT for cargo operations thereby contributing to its revenue earnings. The MBPT has sought to justify its action with the contention that the Port Trust has the authority to levy charges for operations even at 'port approaches'.

- (iii). The MBPT has not been able to produce any documentary evidence that the BFL area forms part of a navigable river or channel leading to the MBPT to support their contention that the BFL area falls within the 'port approaches'. For extending the tariff jurisdiction beyond its limits, the onus was on the MBPT to show that the area was in the 'port approaches'. This onus has not been discharged. This point assumes further significance when viewed in the backdrop of the fact that the IIL has shown the BFL area to be 'the coordinates' of the Dharamtar (minor) port. That being so, it cannot be said that, in terms of Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, the MBPT has any right to levy rates for operations as described in their proposal. Applying the principle of opportunity cost, it may be reasonable for the MBPT to contend that it cannot forego its revenue earnings from potential traffic; but, it cannot seek to apply the principle to operations in areas not within its (legal) reach.
- (iv). Although the Board Resolution No.36 dated 10 February 98 does not specifically cite this to be a 'a composite charge on lighterage operations', seen in the context of the February 98 Resolution being an attempt to fill up an alleged gap in the original proposal, this can be seen to fall in the same category as does the original proposal to prescribe a 'composite charge' of lighterage dues on mother vessels engaged in this operation at the anchorage in place of separate anchorage and transhipment charges.

This assumption will assume significance if the rate proposed of Rs.15/- PMT comes to be challenged as being excessive as indeed it has in the said IIL case. Interestingly, no details are either available in the records or furnished by the MBPT to justify the rate proposed. Even if we assume that it will be an 'all-inclusive/composite charge', there is nothing on record to explain the expression 'all-inclusive/composite'. At the time of arguments, countering the IIL allegation about discrimination as contrasted to the favoured treatment given to the Reliance Industries Limited (RIL) for similar operations, the learned Counsel for the MBPT did attempt to distinguish between 'applicable wharfage charge' and 'average approximate charge per tonne throughput payable to the port as port charges'. But, it has not really been explained why for RIL it is 'applicable wharfage charge' and why for others it has to be 'average approximate charge per tonne of throughput payable to the port as port charges'. Nevertheless, that any comparison of this proposal with the RIL case is not of comparable rates is evident from the expression 'all-inclusive charge' employed in the Board Resolution of March 94. We assume, the same perception has pervaded the present proposal too. Further, if one goes into details like anchorage charge and other vessel-related charges that will be required to be paid if the operations were to take place inside the port limits, the distinction does become apparent. That

being so, there may not be any ground for us to interfere with this rate.

Nevertheless, it has to be recognised that it is not appropriate for the MBPT to have such different prescriptions for different port-users for similar operations. The arrangements in this regard will need to be rationalised.

4. In the result, and for the reasons given above, the following decisions are taken:

- (i). Based on the information available on record, it has to be held that the proposed levy of cargo-related charges of Rs.15/- PMT for operations at the BFL (outside the port limit) is beyond the competence of the MBPT.
- (ii). The rate of Rs.15/- PMT, however, can be said to be justifiable.

5. In accordance with the finding given in the preceding paragraph, the proposal in reference of the MBPT is rejected.

S. SATHYAM, Chairman
[Advt. III/IV/Exty./143/99]

